

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Reduzierung der Fließgeschwindigkeit Dantestr. - Waisenhausstr.

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Sind Sie dafür, dass Maßnahmen zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit für Kfz auf der Achse Dantestr. - Waisenhausstr. - Nymphenburger Str. ergriffen werden?

()

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Überarbeiteter Antrag an die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 9 beziehend auf:

Empfehlung Nr. 14-20/ E 01870 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 9 am 9.5.2017

Schreiben des Kreisverwaltungsreferates, Hauptabteilung III, KVR- III/141 vom 17.8.2017
(Sitzungsvorlage 14-20/ V 11400)

Schreiben vom Oberbürgermeister Dieter Reiter an Prof. Dr. Stefan Kühl, 13.11.2018 Vorgang
0262.2.9.009

Ergreifung von Maßnahmen zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge auf der Achse Dantestraße – Waisenhausstraße – Nymphenburger Straße

Zur Reduzierung der erheblichen Risiken des Automobilverkehrs besonders für Kinder und für ältere Bürger, zur Reduzierung der starken Lärmbelastung in den Wohngebieten und zur Senkung der gesundheitsgefährdenden Belastung mit Stickoxiden und Feinstaub wird beantragt, dass das Kreisverwaltungsreferat der Stadt München endlich Maßnahmen zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit auf der Achse Dantestraße und Waisenhausstraße ergreift.

Dies soll durch zusätzliche Fußgängerampeln und Zebrastreifen, durch straßenbauliche Maßnahmen und durch eine Ausnutzung der rechtlichen Möglichkeiten zur Reduzierung des Tempolimits im innerstädtischen Bereich erreicht werden. Dabei wird das Kreisverwaltungsreferat aufgefordert, die seit diesem Jahr bestehenden Möglichkeiten zur Senkung von Tempolimits an Hauptverkehrsstraßen auf 30 Kilometer pro Stunde zu nutzen. An (und in unmittelbarer Nähe) der Dantestraße, der Waisenhausstraße und der Nymphenburger Straße befinden sich Kitas, Jugendeinrichtungen, Blindenanstalten, Krankenhäuser, Seniorenheime und Spielplätze, und diese erfordern erhebliche Maßnahmen zur Sicherung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer.

Die vom KVR in Aussicht gestellte Prüfung der Tempo-Reduzierung auf der Höhe Dantestraße/Hohenlohestraße und Waisenhausstraße 20 ist auf die gesamte Verkehrsachse auszudehnen, um eine systematische Verkehrsreduzierung im Bereich Gern jenseits des Primärnetzes zu erreichen. Der Antrag zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit und des Verkehrsaufkommens in der Waisenhausstraße ist mit einer überwältigenden Mehrheit von der Bürgerversammlung des Stadtbezirks Nr. 09 Neuhausen-Nymburg am 17.11.2016 und erneut am 5.12.2017 verabschiedet worden und ein deutliches Indiz dafür, dass für die Achse Dantestraße - Waisenhausstraße und Nymphenburger Straße ein unmittelbares Schutzbedürfnis der Bevölkerung vorliegt.

Kurzbeurteilung

1. Temporeduzierung zur Reduzierung von Verletzten und Toten im Straßenverkehr

Besonders während der Stoßzeiten vormittags und nachmittags ist eine sichere Querung der Achse Dantestraße und Waisenhausstraße für Kinder und ältere Bürger jenseits der vorhandenen Ampeln und

Zebrastreifen kaum oder gar nicht möglich. Die gesicherten Übergänge liegen teilweise sehr weit auseinander. Man muss sich beispielhaft nur die Querungen im Bereich zwischen Klugstraße und St.-Galler-Straße auf der Waisenhausstraße, zwischen St.-Galler-Straße und Ruffinistraße auf der Waisenhausstraße oder zwischen Rotkreuzplatz und Landshuter Allee auf der Nymphenburger Straße. Ein gesicherter Übergang verlangt teilweise zusätzliche Wege von bis zu 500 Meter (z.B. wenn man versucht, die Waisenhausstraße auf der Höhe der Tizianstraße sicher zu überqueren).

2. Die Lärmbelastung durch den Automobilverkehr

Die Fließgeschwindigkeit des Autoverkehrs ist sowohl während der Stoßzeiten als auch in den Randzeiten insgesamt für ein Gebiet mit so intensiver Wohnbebauung sehr hoch. Die Wohnbebauung ist – besonders an der Waisenhausstraße – teilweise sehr nahe an der Straße. Die erhöhten Werte im oberen Bereich der Lärmbelastung können auf der Lärmkarte der Landeshauptstadt nachvollzogen werden.¹ Es ist inzwischen wissenschaftlich nachgewiesen, dass die Belastung durch Lärm ein erhebliches Gesundheitsrisiko darstellt. Eine Reduzierung des Tempos auf Straßen ist eine der effizientesten Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung.

3. Reduzierung von Belastungen durch Feinstaub und Stickoxide

Es ist inzwischen gesichert, dass die durch den Automobilverkehr verursachte Feinstaub- und Stickoxidbelastung ein noch höheres Gesundheitsrisiko darstellt als Verkehrsunfälle und Lärmbelastung. Das gilt nach neuen Untersuchungen der WHO auch für Belastungen, die unterhalb der im Moment in der EU vorgeschriebenen Grenzwerte liegen. Inzwischen ist die Stadt München gerichtlich aufgefordert worden, Maßnahmen zur Reduzierung besonders der Stickoxidbelastung zu ergreifen. Eine Reduzierung des Tempos, ganz besonders aber eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens, sind Maßnahmen, mit denen kurzfristig die Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden reduziert werden kann.

Ausführliche Begründung des Antrags für den Abschnitt Dantestraße - Waisenhausstraße – Nymphenburger Straße bis mittlerer Ring

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 Neuhausen-Nymphenburg hat am 17.11.2016 und erneut am 5.12.2017 fast einstimmig bereits beschlossen, das Kreisverwaltungsreferat aufzufordern, kurzfristig Maßnahmen zur Reduzierung des Tempos auf der Waisenhausstraße zu ergreifen. Zusätzlich wurde vom Bezirksausschuss 09 Neuhausen-Nymphenburg im Jahr 2017 und im Jahr 2018 das Kreisverwaltungsreferat aufgefordert, die Einführung von Tempo 30 zu prüfen.

Die Empfehlung der Bürgerversammlung zielt darauf ab, zusätzliche sichere Querungen in Form von Fußgängerampeln, Zebrastreifen oder Verkehrsinseln zu schaffen oder durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung die Gefährdung zu reduzieren. **Gleichzeitig zielt der Antrag darauf hin ab, die Lärmbelastung und die Belastung mit Stickoxiden und Feinstaub in der Waisenhausstraße zu reduzieren und damit die Gesundheit der Bevölkerung im Bezirk zu gewährleisten.**

Die vom KVR in Aussicht gestellte Prüfung der Tempo-Reduzierung auf der Höhe Dantestraße/Hohenlohestraße und Waisenhausstraße 20 ist auf die gesamte Verkehrsachse auszudehnen, um eine systematische Verkehrsreduzierung im Bereich Gern jenseits des Primärnetzes zu erreichen.

Darstellung der Ist-Analyse für die Dantestraße und Waisenhausstraße

Die ca. 1200 m lange Waisenhausstraße verläuft bis auf ein kurzes Teilstück im Bereich der Ruffinistraße überwiegend geradlinig und übersichtlich. **Das führt dazu, dass die Straße mit einer für Neuhausen vergleichsweise hohen Geschwindigkeit von Autos befahren werden kann und deswegen inzwischen vorrangig für den Durchgangsverkehr genutzt wird.**

¹ Siehe maps.muenchen.de/rgu/laermminderungsplan.

Gesicherte Querungshilfen für Fußgänger befinden sich in den Bereichen Klugstraße (lichtzeichengeregelter Übergang, unterirdische Querung am U-Bahn-Abgang), St.-Galler-Straße / Südliche Auffahrtsallee (lichtzeichengeregelter Übergang) und Ruffinistraße / Nymphenburger Straße (lichtzeichengeregelter Übergang).

Die Waisenhausstraße, mit Ausnahme des Abschnitts südlich des Nymphenburger Kanals, ist in ihrem Verlauf ausschließlich von Wohnbebauung umgeben. **Dies ist ein zentraler Grund für den Antrag zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit und damit des individuellen Autoverkehrs in der Waisenhausstraße.**

Auf Grund eines Bürgerantrags zu einem zusätzlichen Zebrastreifen Höhe U-Bahnhof Gern wurden im Herbst 2016 außerhalb der Ferienzeiten mehrere Zählungen zu Hauptverkehrszeiten bzw. schulrelevanten Zeiten durchgeführt. Diese Zählungen erbrachten stets ein sehr hohes Fahrzeugaufkommen. **Auf der Basis dieser Verkehrszählung kann davon ausgegangen werden, dass täglich mehr als 6000 Autos die Waisenhausstraße befahren.**²

Die Unfallsituation ist **eindeutig zu hoch**. Allein in den letzten 4 Jahren ereigneten sich 3 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, die im Zusammenhang mit abbiegenden Fahrzeugen bzw. verspäteter Räumung des Kreuzungsbereiches standen.³ **Wenn man davon ausgeht, dass eine Vielzahl kleinerer Unfälle und Beinaheunfälle nicht der Polizei gemeldet werden, erhält man eine realistische Einschätzung der konkreten Gefahrensituation in der Waisenhausstraße.**⁴ **Wie in der Bürgerversammlung festgestellt wurde, ist das Verkehrsaufkommen während der Stoßzeiten so hoch, dass gerade Senioren und Kinder darauf angewiesen sind, größere Umwege in Kauf zu nehmen, um die Waisenhausstraße überqueren zu können.**

Als ein **Indikator für die Gefährdungslage** kann das Verhalten der Radfahrer auf der Waisenhausstraße herangezogen werden. Es ist auffällig, dass Radfahrer in der Waisenhausstraße die für Münchner Verhältnisse vergleichsweise gut ausgebauten Radwege illegalerweise in beide Fahrtrichtungen nutzen. Dies hängt maßgeblich damit zusammen, dass eine Querung der Waisenhausstraße jenseits der wenigen gesicherten Übergänge gerade zu Hauptverkehrszeiten für Fahrradfahrer gefährlich ist und deswegen der Fahrradweg bis zu nächsten sicheren Querungsmöglichkeit entgegen der vorgeschriebenen Richtung genutzt wird. Das führt gerade an den einmündenden Straßen zu einer zusätzlichen Gefährdung, weil abbiegende Autofahrer nicht mit Fahrradfahrern aus beiden Richtungen rechnen.⁵

Wie bereits in der mündlichen Antragsbegründung vorgebracht, ist nach allen wissenschaftlichen Erkenntnissen davon auszugehen, dass die bereits hohe Gefährdung der Bevölkerung aufgrund von Verkehrsunfällen mit Autos noch deutlich durch die Gefährdung durch Lärm und Abgase überschritten wird. Aufgrund neuerer wissenschaftliche Berechnungen sind in der EU von 28.500 vorzeitigen Todesfällen durch Stickoxide allein aus Dieselaabgasen auszugehen.⁶ **Bei der Betrachtung von Maßnahmen zur**

² Genau Zahlen liegen nicht vor. Es wäre hilfreich, wenn das Kreisverwaltungsreferat als Entscheidungsgrundlage über Maßnahmen genauere Zahlen über Verkehrsbewegungen, die Abgaswerte und die Lärmbelastigung in der Waisenhausstraße nachliefern würde,

³ Hier liefert das KVR interessanterweise **keine** Daten über schwere Unfälle mit Fahrradfahrern. Diese müssten nachgeliefert werden, um eine realistische Einschätzung zu erhalten. Interessant wären dabei auch die Fälle, bei denen es lediglich Sachschaden gegeben hat.

⁴ Die Einschätzung, dass des Kreisverwaltungsreferats, dass die „Unfallsituation unauffällig“ ist „auffällig“. Hier wäre interessant zu erfahren, ab wie vielen Verletzte und Tote durch Verkehrsunfälle in einer Wohnstraße das Kreisverwaltungsreferat bereit wäre, von einer „auffälligen Unfallsituation“ zu reden.

⁵ Das Verhalten der Radfahrer auf der Waisenhausstraße wurde interessanterweise durch das KVR nicht als Indikator herangezogen. Eine Zählung zur Nutzung des Radweges in beide Richtungen wäre ein deutliches Indiz für die faktische antizipierte Gefährdungslage in der Waisenhausstraße. Wichtig wäre, dass eine solche Zählung nicht durch einen Polizisten in Uniform vorgenommen wird, weil dies aus einsichtigen Gründen das Verkehrsverhalten von Fahrradfahrern beeinflusst.

⁶ Zu Stickoxiden liegen aktuelle Zahlen vor, siehe Anenberg, Susan C.; Miller, Joshua; Minjares, Ray; Du, Li; Henze, Daven K.; Lacey, Forrest et al. (2017): Impacts and mitigation of excess diesel-related NOx emissions in 11 major vehicle markets. In: *Nature* (545), 467-471. DOI: 10.1038/nature22086. Zur Einschätzung der Gefahrenlage in der Waisenhausstraße wäre es notwendig, dass das Kreisverwaltungsreferat konkrete Zahlen zur Lärm- und

Reduzierung der Fließgeschwindigkeit und zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens ist in der Begründung immer die Gefährdung der Bevölkerung durch Verkehrsunfälle, durch Lärm und durch Abgase zu betrachten.

Beispielhafte Analyse der Situation auf der Höhe Hohenlohestraße

Die Gefahrensituation wird beispielhaft am Zebrastreifen auf der Höhe Hohenlohestraße deutlich. Nach den bundeseinheitlichen Richtlinien kommt die Anlage eines Zebrastreifens nur dann in Frage, wenn die Fahrzeugbelastung während der Spitzenzeit des Fußgängerverkehrs auf dem in einem Zuge zu querenden Straßenteil mindestens 200 Kraftfahrzeuge pro Stunde, **zu keiner Tageszeit** jedoch mehr als 750 Kraftfahrzeuge pro Stunde beträgt. Die Verkehrszählung in der Waisenhausstraße hat jedoch ergeben, dass das für Zebrastreifen zulässige Höchstaufkommen von 750 Fahrzeugen pro Stunde in einem Fall sogar überschritten wurde. **Die mehrfach beobachtete Aufforderung von Autofahrern gegenüber älteren Personen und Eltern mit Kinderwagen, den Zebrastreifen gefälligst schneller zu überqueren, ist auf die hohe Fließgeschwindigkeit in diesem Wohnviertel zurückzuführen.**

Beispielhafte Analyse der Situation auf Höhe Tizianstraße

Zur Prüfung, ob beispielsweise auf Höhe Tizianstraße eine zusätzliche Fußgängerampel errichtet werden soll, wurden im Auftrag des Kreisverwaltungsreferats Verkehrszählungen durchgeführt: Bei einer Ortsbesichtigung zur morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:30 Uhr wurden 27 Fußgängerquerungen und 11 Radfahrerquerungen über die Waisenhausstraße auf Höhe der Tizianstraße gezählt. Am Nachmittag wurden zwischen 15:00 und 17:00 Uhr im Stundendurchschnitt 32 Fußgängerquerungen und 10 Radfahrerquerungen über die Waisenhausstraße gezählt. **Nicht erhoben wurden dabei die Ausweichbewegungen, die besonders von Kindern und Senioren vorgenommen werden, um die Waisenhausstraße sicher überqueren zu können.**⁷

Beinahe die Hälfte der Fußgängerquerungen erfolgte im Zusammenhang mit der Nutzung des U-Bahn-Lifts auf der Ostseite der Waisenhausstraße unmittelbar an der Ecke Tizianstraße, da hier die Waisenhausstraße auf kürzestem Weg direkt gequert werden kann. Die Entfernung zum regulären U-Bahn-Eingang auf der Waisenhausstraße West beträgt ca. 55 m. **Die nicht durch Lichtanlagen oder Zebrastreifen gesicherte Querungen müssen gerade von besonderen schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern – Senioren, Rollstuhlfahrer und Eltern mit Kinderwagen – vorgenommen werden, um den nur auf einer Seite befindlichen U-Bahn-Lift nutzen zu können.**

Die Tizianstraße West liegt in einer Tempo-30-Zone und darf beidseitig beparkt werden. Wegen der schmalen Restfahrbahn wird sie nur einspurig befahren. Dadurch warten Abbieger in die Tizianstraße im Einmündungsbereich und lassen die PKW erst aus der Tizianstraße ausfahren. Insgesamt ist der Kreuzungsbereich Waisenhausstraße / Tizianstraße **deswegen tendenziell gefährlich**. In der Umgebung der Kreuzung Waisenhausstraße / Tizianstraße sind Wohnhäuser mit Büros / Dienstleistungsgeschäfte und eine Bank. Versorgungsgeschäfte für das tägliche Leben sind nicht vorhanden. **Deswegen rechnen Autofahrer – anders als an der Ecke Klugstraße – häufig nicht mit einer Querung durch Fußgänger und Fahrradfahrer.**

Abgasbelastung nachliefert. Aufgrund von Messungen in anderen Teilen Neuhausens könnten diese Zahlen ergeben, dass auch hier Grenzwerte überschritten werden.

⁷ Die Schlussfolgerung des KVR, dass aufgrund der Verkehrszählung kein Bedarf an zusätzlichen Querungsmöglichkeiten besteht, basiert auf einen in der Verkehrsplanung von Stadtverwaltungen leider häufig anzutreffenden Methodenfehler. Es wird auf dabei fälschlicherweise von dem faktischen Verkehrsverhalten auf die Motive der Verkehrsteilnehmer geschlossen. Man kann den Methodenfehler leicht an der Straße deutlich machen, die den stärksten Einfluss auf das Leben in Neuhausen hat – die Landshuter Allee. Würde das KVR Querungsversuche von Fußgängern über die Landshuter Allee zählen lassen, würde vermutlich in einer Stunde kein einziger Querungsversuch registriert werden. Grund dafür ist jedoch in dem Fall nicht ein fehlenden Querungsinteresse, sondern eine zu hohe antizipierte Gefahr der Fußgänger. Übertragen auf die Waisenhausstraße würde das bedeuten, dass beispielsweise eine weitere Erhöhung der Fließgeschwindigkeit und des Verkehrsaufkommens die Querungsversuche auf der Höhe Tizianstraße alleine deswegen verringern würde, weil die Gefährdung zunimmt und Fußgänger und Radfahrer entweder auf andere Möglichkeiten ausweichen oder gleich ganz auf eine Querung verzichten.

Diskussion möglicher Lösungen zur Reduzierung von Fließgeschwindigkeit und Verkehrsaufkommens in der Waisenhausstraße

Die Waisenhausstraße bietet sich für Maßnahmen zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit und des Verkehrsaufkommens an, weil aufgrund der existierenden U-Bahn-Linie kein oberirdischer öffentlicher Nahverkehr über die Waisenhausstraße geführt werden muss.

Zum Argument der Verdrängungseffekt auf das umliegende nachgeordnete Straßennetz

Das Kreisverwaltungsreferat bringt – nicht nur bei den bisher vorliegenden Anträgen zur Dantestraße/Waisenhausstraße/Nymphenburger Straße – immer wieder pauschal das Argument, dass bei einer „angeordneten Geschwindigkeitsreduzierung von einem spürbaren Verdrängungseffekt auf das umliegende Straßennetz auszugehen ist“.⁸ Dies wird jedoch vom KVR in keiner Form begründet und ist für eine Ablehnung des Antrags zu spezifizieren. Eine Verdrängung auf die umliegenden Wohnstraßen ist nach unserer Einschätzung unwahrscheinlich, weil sich weder die Taxisstraße noch die Gerner Straße dafür eignet. Verdrängungseffekte sind, wenn überhaupt, entweder auf den mittleren Ring oder auf den öffentlichen Nahverkehr zu erwarten. Wenn das Verdrängungsargument vom KVR aufrechterhalten wird, sind entsprechend Verkehrsstromanalysen vorzulegen.

Als isolierte Maßnahmen stehen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung.

Nach Einschätzung des Umweltbundesamtes ist die Reduzierung des **Tempo auf 30 Kilometer pro Stunde** in innerstädtischen Gebieten ein effektives Mittel zur Reduzierung der Lärmbelastung, zur Reduzierung der Stickoxide und Feinstaub und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.⁹ Das Kreisverwaltungsreferat hat bisher lediglich reflexhaft auf § 45 der STVO verwiesen. Dabei wird die Geradlinigkeit und Übersichtlichkeit der Waisenhausstraße und die große Fahrbahnbreite, die maßgeblich dafür verantwortlich ist, dass auf der Straße – auch im Vergleich zu anderen Münchner Straßen – sehr schnell gefahren wird, paradoxerweise für eine Einschätzung zur Ablehnung von Tempo 30 genutzt. Die Einschätzung des Kreisverwaltungsreferats, dass die Einführung von Tempo 30 auf der Waisenhausstraße – und auch auf der Nymphenburger Straße – „rechtswidrig“ wäre, entspricht weder der aktuellen Rechtslage noch der aktuellen Rechtsprechung.¹⁰ Die Fehleinschätzung entsteht dadurch, dass die Stadt München – anders als andere, in der Verkehrspolitik innovativere deutsche Großstädte – die seit 2017 bestehenden rechtlichen Möglichkeiten zur Temporeduzierung nicht nutzt. Ein Blick über die Stadtgrenze reicht aus, um zu sehen, dass die Möglichkeit zur Einführung von Tempo 30 bei vergleichbaren Straßen genutzt wird.

Nach § 45 Absatz 9 Straßenverkehrsordnung dürfen **Lichtsignalanlagen (LSA)** nur dort angeordnet werden, wo dies zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Die Errichtung eines **Fußgängerüberweges** (Zebrastreifens) ist nach den bundeseinheitlichen Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen an bestimmte Voraussetzungen geknüpft. Wesentliche Beurteilungskriterien sind dabei die Fahrzeug- und Fußgängerfrequenzen. So kommt nach den Richtlinien die Anlage eines Zebrastreifens unter anderem dann in Frage, wenn die Fahrzeugbelastung während der Spitzenstunde des Fußgängerverkehrs auf dem in einem Zuge zu querenden Straßenteil mindestens 200 Kraftfahrzeuge pro Stunde, zu keiner Tageszeit jedoch mehr als 750 Kraftfahrzeuge pro Stunde und die Fußgängerbelastung mindestens 50 Fußgänger pro Stunde beträgt. Dabei hängt die Anlage eines Zebrastreifens auch davon ab, in welchem Verhältnis zueinander Fahrzeuge und Fußgänger auftreten.

Verkehrsinselfn erfordern eine Mindestbreite 2,50 m. Sie werden bisher lediglich isoliert in der Waisenhausstraße eingesetzt. Je nach Straßensituation kann die Einrichtung von Verkehrsinselfn mit dem Wegfall von Parkplätzen oder dem Fällen von Bäumen verbunden sein, um die Mindestbreite zu erreichen.

⁸ Zitiert nach dem Schreiben von OB Dieter Reiter vom 13.11.2018; sinngemäß auch Sitzungsvorlage 14-20/V 11400.

⁹ Heinrichs, Eckhart; Scherbarth, Frank; Sommer, Karsten (2017): *Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen*. Berlin: Bundesumweltamt.

¹⁰ Schreiben des KVR an den Bezirksausschuss vom 2.8.2017. Aktenzeichen 3.1.1./06/16.

Straßenverengungen führen zu einer Reduzierung der Fließgeschwindigkeit und in der Folge auch zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Die im Rahmen des U-Bahn-Baus vorgenommenen Änderungen haben gezeigt, dass Straßenverengungen dazu genutzt werden können, um Baumbepflanzungen vorzunehmen, Parkraum zu schaffen oder öffentlichen Flächen einzurichten.

Statt einzelne isolierte Maßnahmen für die Tizianstraße zu prüfen, wird das Kreisverwaltungsreferat – im Sinne des Beschlusses der Bürgerversammlung – aufgefordert, eine **integrierte Lösung** zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit in der Waisenhausstraße und damit auch der Reduzierung des individuellen Autoverkehrs in der Waisenhausstraße insgesamt vorzulegen. Dabei kann auf die verschiedenen – oben aufgeführten – Maßnahmen zurückgegriffen werden.¹¹

Bei der Entwicklung des Verkehrskonzeptes ist sicherzustellen, dass der Bezirksausschuss in die Planung eingebunden wird. Die Beteiligung der Bürger aus Neuhausen und Nymphenburg an der Planung ist zu gewährleisten.

Einschätzung des Antragsstellers

Die Angaben des Kreisverwaltungsreferats können jetzt schon so gelesen werden, dass eine Planung der jetzigen „Ist-Situation“ nicht mit den Bundesverordnungen vereinbar ist. So kommt nach den bundeseinheitlichen Richtlinien die Anlage eines Zebrastreifens nur dann in Frage, wenn die Fahrzeugbelastung während der Spitzenstunde des Fußgängerverkehrs auf dem in einem Zuge zu querenden Straßenteil mindestens 200 Kraftfahrzeuge pro Stunde, **zu keiner Tageszeit (!)** jedoch mehr als 750 Kraftfahrzeuge pro Stunde beträgt. Die Einrichtung eines Zebrastreifens auf der Waisenhausstraße auf Höhe der Hohenlohestraße wäre mit diesen Vorgaben schon nicht mehr vereinbar. Entweder ist bereits bei der Planung des Zebrastreifens auf der Höhe Hohenlohestraße gegen die bundeseinheitlichen Richtlinien verstoßen worden oder der Autoverkehr hat sich so erhöht, dass die Planung heute nicht mehr der Verkehrssituation angemessen ist.¹²

Bei der Einordnung der Informationen zur Verkehrssituation in der Waisenhausstraße geht es um die Abwägung zweier gegensätzlicher Ziele: Einerseits der Aufrechterhaltung einer hohen Fließgeschwindigkeit des individuellen Automobilverkehrs auch im unmittelbar innerstädtischen Verkehrs und andererseits des Schutzes der Bevölkerung vor unmittelbaren Gefahren durch Verkehrsunfälle, Abgasbelastung und Lärmbelastung. In allgemeinen Wertformulierungen mögen die Interessen als vereinbar dargestellt werden, indem abstrakt gleichzeitig der Ausbau von Straßen, die Reduzierung von Abgas- und Lärmgefährdung und der Schutz von Fußgängern und Radfahrern gefordert wird. In konkreten verkehrspolitischen Fragen geht es um die konkrete abwägende Entscheidung zwischen den dann in ihrer Gegensätzlichkeit deutlich werdenden Interessen.

Die Abwägung zwischen den Interessen wird nicht nur durch grundsätzliche Entscheidungen auf Bundes-, Landes- und Stadtebene getroffen, sondern auf der Ebene einzelner Straßen oder Straßengebieten durch Bezirksausschüsse konkretisiert. Der Bezirksausschuss 09 hat deswegen für einzelne Straßen oder Straßengebiete eine Abwägung zwischen Maßnahmen zur Sicherstellung einer hohen innerstädtischen Fließgeschwindigkeit und dem Schutz der Bevölkerung vor Verkehrsunfällen, Lärmbelastung und der Gefährdung durch Stickoxide und Feinstaub vorzunehmen.

Dabei werden im Bezirk Neuhausen-Nymphenburg dem automobilen Durchgangsverkehr ohnehin große Flächen eingeräumt. Diese Notwendigkeit wird für die großen Einfall- und Ausfallstraßen gesehen, solange von der Stadt München keine ausreichend attraktive Alternativen zur Reduzierung des automobilen Individualverkehrs zur Verfügung gestellt werden. Bei Straßen in Wohngebieten sind jedoch für den Bezirk Neuhausen-Nymphenburg die Schutzbedürfnisse der Bevölkerung des Bezirks in Betracht zu ziehen.

¹¹ Die Notwendigkeit einer integrierten Lösung wird am Beispiel Parkraum und Baumbestand deutlich. Die isolierte Einführung einer Verkehrsinsel könnte zu einer Reduzierung von Parkraum und zur Fällung von Bäumen führen, während eine punktuelle Straßenverengung – wie in der Waisenhausstraße bei der Veränderung im Rahmen des U-Bahnbaus bereits gezeigt – zu einer Erweiterung von Parkraum und zum Anpflanzen von Bäumen genutzt werden.

¹² Eine genaue verkehrsrechtliche Planung ist noch ausstehend. Eine erste Prüfung weist jedoch auf Indizien hin, dass alle aufgrund von bundeseinheitlichen Richtlinien, ein anderes Verkehrskonzept für die Waisenhausstraße notwendig ist.

Wie auch KVR dargestellt handelt es sich bei der Waisenhausstraße/Dantestraße nicht um Straßen des Primärnetzes, sondern lediglich des Sekundärnetzes. Das Sekundärnetz ist – unabhängig der seltsame Darstellung als „Hauptverkehrsstraße im Sekundärnetz“ – nicht darauf ausgelegt, den immer größer werdenden Individualverkehr in München zu tragen.

Der Antrag zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit und des Verkehrsaufkommens in der Waisenhausstraße ist mit einer überwältigenden Mehrheit von der Bürgerversammlung des Stadtbezirks Nr. 09 Neuhausen-Nymburg am 17.11.2016 und erneut am 5.12.2017 verabschiedet worden und ein deutliches Indiz dafür, dass für die Waisenhausstraße ein unmittelbares Schutzbedürfnis der Bevölkerung vorliegt.¹³

Schlußfolgerung

Das Kreisverwaltungsreferat wird aufgefordert einen konkreten Vorschlag zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit und des Verkehrsaufkommens vorzulegen, um die Gefährdungslagen für die besonders schutzbedürftigen Fußgänger und Fahrradfahrer zu reduzieren, die Lärmbelästigung zu senken und die Belastung durch Stickoxide und Feinstaub auf ein Maß zu reduzieren, das keine unmittelbare Gefährdung der Bevölkerung darstellt.

Der Antragsteller bittet darum bei der Behandlung des Antrages im Verkehrsausschuss des BA und im BA zu den entsprechenden Sitzungen eingeladen zu werden.

Die Stellungnahme des KVR ist bitte vorher zuzuschicken, so dass für die Sitzung des Verkehrsausschuss und des BA eine entsprechende schriftliche Reaktion vorgelegt werden kann.

¹³ Insofern ist es überraschend, dass das Kreisverwaltungsreferat schreibt, dass „mit Ausnahme der o.g. Anfrage“ „weder bei der Polizei noch beim Kreisverwaltungsreferat Beschwerden zur Sicherheitslage für Fußgänger einging. Hier handelt es sich vermutlich um einen „Copy-and-Paste-Fehler“ aus der Beantwortung eines anderen Falles. Es handelt sich nicht – wie vom Kreisverwaltungsreferat dargestellt – um eine Anfrage sondern um einen Beschluss der Bürgerversammlung des Bezirks Neuhausen/Nymphenburg. Der Beschluss wird folglich nicht von einer einzelnen Person getragen, sondern von den auf der Versammlung anwesenden Bürgerinnen und Bürgern.
